

交通事故は増えたのか、減ったのか：統計にみる交通安全史(第11回・最終回)何が女性の免許保有の効果を阻害するのか

著者	吉田 信彌
雑誌名	人と車
巻	53
号	3
ページ	23-27
発行年	2017-03-01
URL	http://id.nii.ac.jp/1204/00023903/

交通事故は増えたのか、減ったのか

第11回・最終回

何が女性の免許保有の効果을 阻害するののか

東北学院大学 教養学部 教授 吉田信彌

運転免許取得で何を学ぶ
かに男女差があるのか

運転免許を取るには自動車学校に通い、一定の知識と運転技能を学ばなければならない。その学びの成果が免許保有者と非保有者の間に差をもたらすのは当然であろう。

たとえば、交差点の信号に出る青い矢印を免許を保有しない人はどう解釈するだろうか。赤信号なのに進んで良いのか。進んで良い車両はどれか。交通ルールをきちんと学んだかどうかの差は出てしまう。

「車はすぐに止まらない」の標語

は誰もが知っているが、免許保有者は、実際に教習課程でブレーキの利き具合を体験し、車と運転者の特性を身をもって知った人となる。

自動車を運転するようになると、歩行中でも自動車側の立場を多少とも考慮するようにならないか。たとえば坂道の頂上は自動車の徐行箇所だが、実際は運転者は減速せず、頂上付近に突如現れた歩行者に慌ててしまう。それを知る運転者は歩行者として坂道の頂上付近で道路を横断するかというと、横断場所を変えるか、格段の用心をして渡るだろう。

こうしてみると、免許の取得は交

通安全の知識と技能を普及させる効果がある。もちろん免許保有者が増えれば運転する車両も増え、それだけ事故数も増すとの論はあるが、免許保有による知識の修得は本人の歩行や自転車による移動を安全にし、その免許保有の効果は男性にも女性にも同じように現れる、と考えるのが普通ではないだろうか。

そこで12月号と1月号とでは、1978年以降の20歳以上の年齢層ごとにその免許保有率を求め、その保有率の高いグループは、歩行者でも自転車でも、その死者および負傷者の発生率は低い、という関係を相関

図でもって示そうとした。

ところが、意外な結果が出た。男性は予想通り、免許保有率が高いグループほど歩行中および自転車運転中の死者も負傷者もその発生率が低かった。免許保有の効果ありであるところが、女性の自転車については、この関係が成立しない。女性の自転車乗りには、免許保有の恩恵が及ばないという結果だった。この不可解な謎を解き明かそうというのが、今回の連載最終回の主題である。

女性の免許は、そもそもお飾りで、ペーパードライバーが多い、と思う人もいるだろうが、そういうわけではないことは10月号で論じた。女性の免許保有の効果を阻む何かが女性の行動にあるはずだ。それが何かを探って行こう。

夜は歩行者と自転車の事故にどう影響するか

もとより歩行中と自転車運転中の死者と負傷者の発生率を規定するのは免許保有率だけではない。夜間の行動の男女差については12月号でも指摘したが、男性のほうが夜間に

出歩く機会が多く、しかも酒を飲む。もちろん女性も外で働く人が増え、夜間外出も飲酒の機会も増えたが、それでも女性は防犯のため明るい場所を歩き、用心する。依然として男性のほうが夜の死者と負傷者の発生率が高い、とみなせるだろう。

事故の分類に人対車両、車両相互、車両単独という3分類があるが、そのうち人対車両は夜間になるとその構成率が高くなる。夜は歩行者（人）が見えにくいから人対車両事故が増えるという道理だ。

ところが、車両同士が衝突する車両相互の中の出会い頭事故は、夜間になるとその構成率が減ることが知られている。出会い頭事故は見通しの利かない交差点で車と車が衝突するのが典型例である。自転車対自動車の事故でもっとも多いのがこの出会い頭事故である。その出会い頭事故が夜に減る理由は、自動車は夜はライトをつけるのでその存在を交差点の相手に気づいてもらえるからである。したがって、自転車対自動車の事故は夜には減少する。

男性のほうが夜間外出をして、飲

酒するのは自転車でも同じとは思いますが、自転車と歩行者の差、そして男女の差と、夜の要因は方向が反対に作用することもあり複雑だ。それらを解きほぐしていくのもよいが、本題の自転車事故に対する免許保有効果の男女差の解明につながるとは限らない。そこで、こういうときは夜のことは脇において、昼の事故データを使おう。それが前回にも提示した本号の図1である。

自転車事故者の免許保有率

図1には年齢層ごとに3本の免許保有率の棒グラフがある。左から自転車運転中負傷者の、真ん中が歩行中負傷者の、右端がその年齢層全体の免許保有率である。どの年齢層でも自転車の負傷者の保有率が低く、次が歩行中負傷者、全体の保有率はその二者よりも明らかに高かった。

年齢層ごとに区切ったのは、免許保有率だけでなく、歩行中も自転車運転中も負傷者の発生率が年齢層によって差があるからである。死者は年齢層によっては人数が少なくなり、

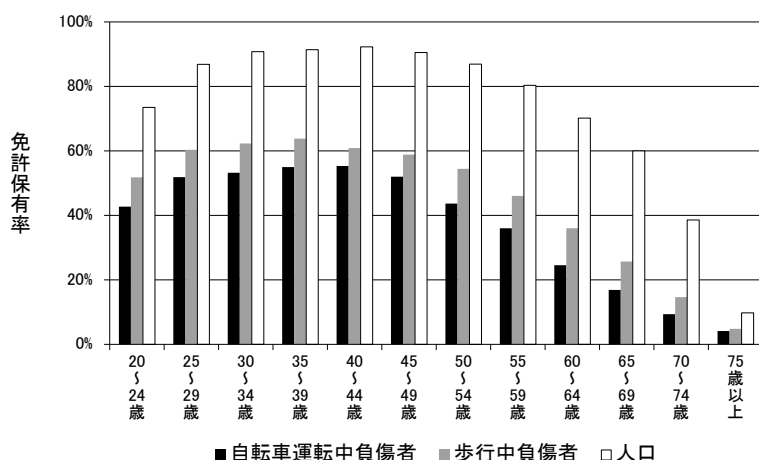


図1 成人女性の年齢層別にした昼間の自転車運転中負傷者の免許保有率、昼間の歩行中負傷者の免許保有率、当該人口の免許保有率

統計になじまなくなってしまう。そこで負傷者を示した。傾向を見るには負傷者で十分だろう。

図1は平成24年から26年の3年間の女性の昼間のデータである。本連載のこれまでのデータは、交通事故総合分析センターから刊行される「交通統計」から拾ったが、今回の

は同センターに当方から指定して集計した有償のデータである。

ここでの自転車運転中の負傷者数は、衝突相手が自動車であるケースである。事故発生時間帯によって昼夜別に集計した。男女別、年齢層別にするなどの条件も指定した。このように独自の視点から統計をとることに交通事故総合分析センター（イタルダ）は応じてくれる。

さて、図1は女性の結果だが男性も同様のグラフができる。誌面の関係で掲載しないが、男性は全体的に女性よりも免許保有率が高いが、全年齢層で、自転車負傷者、歩行中負傷者、人口の順に免許保有率が高かった。三者の順番は男女とも同じであった。

各年齢層の人口の免許保有率よりも、歩行中負傷者と自転車運転中の負傷者の免許保有率が低い。そのことは、やはり、免許保有が歩行中、および自転車運転中の事故率を下げる効果がある、と考えてよいのではないだろうか。

もちろん、免許保有者は自動車での移動時間が長く、歩行やさらに自

転車に乗る機会が少ないゆえに事故が少ないという説明仮説も残されている。事故の遭遇機会にその差の理由を求める仮説である。そして、自転車の負傷者の免許保有率のほうが歩行中負傷者より低い。その理由については今は詮索しない。それらを追究したところで、免許保有の事故防止効果が女性の自転車に現れにくい理由にはたどり着かないだろう。なぜ、どこが女性の自転車運転者は男性と違うのだろうか。

女性は同性同世代に影響される

ここからは私の大胆な推理になる。女性の自転車行動の規定要因は免許保有による安全知識のほかに、同類の仲間つまり同性の自転車乗りの行動の影響を受ける、とすればどうだろうか。その仲間には免許を保有しない人も多いため、免許保有者も非保有者も同じような自転車運転になり、免許効果が女性ではあがらない、と説明できないだろうか。

図1をみると、女性の自転車の負傷者の免許保有率は高いほうの30歳

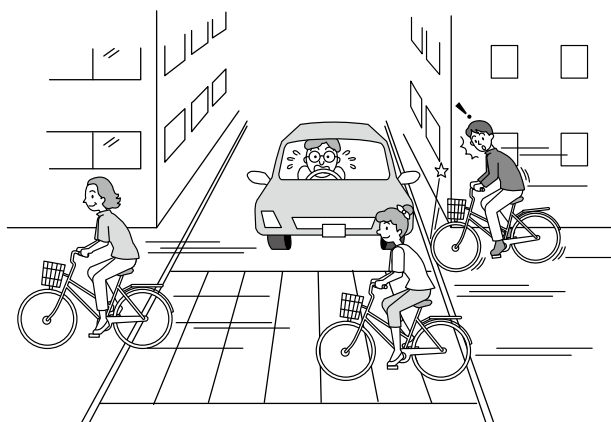


図2 歩道を行く自転車の出会い頭事故

代でも60%に達しない。路上にいる女性の自転車運転者一般の保有率はそれよりは高いだろうが、子育て中の年齢層に焦点を当てれば、彼女たちもつとも気になるのは同世代の同性の行動であろう。交通ルールよりも自転車を乗るときのファッションや振る舞いに目がいく。しかも買物や子供の行事などで同性同世代が集まるところに自転車で行けば、互いに影響を受ける。

男性は違う。男性は群れず、孤独で自己流であるから、自分の知識に頼る。女性は免許修得で得た知識よりも外部の人に影響されてしまう。

たとえば、見通しの利かない交差点で自動車と自転車の出会い頭事故である(図2)。免許保有者でもわかっていながら、つい歩道の切れ目での一時停止を怠る。自動車のほうも見通しの利く地点まで行こうとつい停止線手前での停止を怠る。

免許保有者でもつい無警戒になった結果起こる事故だが、免許のない人がブレーキの大切さを経験だけから学ぶのは難しだろう。一時停止派が少数で、なんとなく道路が続いているかのように同じスピードで行くのが大多数なら、免許の有無は問わず、無防備な多数派の乗り方がスタンダードになってしまう。その結果、女性の自転車運転者の免許保有の効能は減ってしまうのではないか。それが私の仮説である。

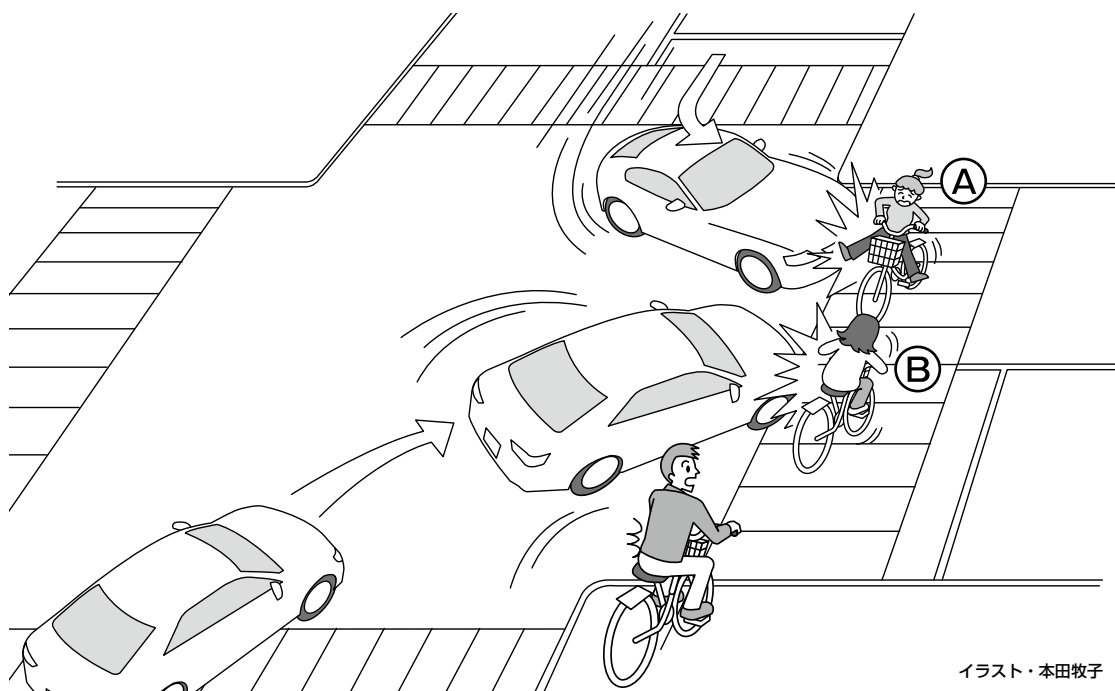
自転車は止まるがコツ

図3は、歩道のある交差点での自

転車と自動車の事故の典型例を図解したものである。Aの自転車は勢いよく交差点に入ると左折する自動車と衝突する。Bの自転車と右折自動車は、お互いにその存在を見逃しやすい位置関係にある。Bは自転車ではなくとも歩行者でも起こりがちな右折自動車の起こす事故である。

図2と図3とで3つの典型的な自転車対自動車の事故をあげたが、自転車側の防止策は3つとも同じである。それは歩道の切れ目のところでブレーキをかけ、自動車の位置を確認することである。この自転車のブレーキと安全確認が女性自転車利用者の間で、基準の行動として広まれば、自転車事故は半減するだろう。

とくに子育て世代の女性が、この自転車のブレーキングをマスターすれば、その子供の自転車の乗り方も安全なものになる。自転車という乗り物もまた乗れるようになるために一定の修練が必要であるが、実は乗れるようになってからのブレーキのかけ方こそが自転車運転のコツである。自転車はつい「慣性の法則」に従い、惰性でスピードが出たままにな



イラスト・本田牧子

図3 自転車の対左折自動車事故と対右折自動車事故

るが、要所でのブレーキこそ、転ばぬことやスムーズな走りよりも、なによりも修練すべきことである。そして、そのブレーキの心構えこそ将来の自動車の安全運転の基礎となる。

ブレーキ派を多数派に

交通政策は自転車歩道を車道へと戻すように誘導するに決まったが、子供を乗せた母親は依然として歩道を走るだろう。したがって、図2と図3のブレーキングは安全の基本であり続ける。それは相手の立場に立って行動を考える基本になる。

まず子育て世代の女性に対して、たとえば幼稚園の集会などの機会を利用し、図2と図3の自転車対自動車の3つの事故の対策を提示できないだろうか。母親に伝えることの波及効果は大きい。

知識は確実に役立つ。免許のない人にも自転車のブレーキの重要性を認識してもらい、ブレーキ遵守を大多数の行動とする。知識の有効活用を阻害したマイナス要因は、周囲と同じように行動してしまう一種の同

調性だった。しかし、それは模範的な行動をまねれば、同調は安全へのプラス要因になる。ママチャリが模範生となる地域の自転車事故は確実に減る。

交通事故の趨勢から安全対策を立案しようとするとき、女性や自転車はその数や被害の程度から主要な対策とはなりにくかった。しかし、原因と対策の見通しが立ちやすいものから確実に減らしていくのも戦略ではないだろうか。11月号では、女性の特定期代に原付自転車事故が多いことに気づかず、無策だったことを悔いた。その反省もある。

国民皆免許は若者のクルマ離れによって揺らぎだした。免許保有の有無によって差が生じないように、自動車学校に行かなくとも、一定の知識は小中学校段階から教育に取り込むことを検討すべきだが、喫緊の問題としては免許のない自転車運転者への対策が急がれる。そのとき本稿の女性の交通行動の特徴の論者が役立つようお願い、本連載を終える。

ご愛読ありがとうございます。
(よしだ・しんや)